

TINJAUAN DESKRIPTIF NASIONALISASI NV. KPM DI JAKARTA TAHUN 1960

Eni Samiasih, Wakidi dan Maskun

FKIP Unila Jalan. Prof. Dr. Soemantri Brojonegoro No. 1 Bandar Lampung 35145

Telepon (0721) 704 947, faximile (0721) 704 624

e-mail:enisamiasih@gmail.com

Hp. 089631535363

The purpose of this research is to find out how to describe nationalization process of NV. KPM Sea-Voyage Company at Jakarta in 1960. The research method was the descriptive method. The data collection technique was studies of librarianship technique and documentation. The data analysis technique was the qualitative data analysis. Based on the result of research was nationalization of NV. KPM was detectable for three parts. The first to be indicated by the Government Companies is to decrease domination of foreign company. The second is to apply the nationalization, Indonesia Government set the step to get the centre of KPM company but getting bad relationship between Indonesia Government aid Netherland Government because of West Irian trouble. Finally, Indonesia Government is define the Government Settlement Number 34 year 1960 about nationalization of KPM company.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah deskripsi proses nasionalisasi NV. KPM sebagai perusahaan pelayaran di Jakarta tahun 1960. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan teknik penelitian studi pustaka dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis data qualitative. Berdasarkan hasil penelitian mengenai nasionalisasi NV. KPM diketahui terbagi atas 3 bagian. Pertama, ditandai dengan pendirian perusahaan-perusahaan negara untuk mengurangi dominasi perusahaan asing. Kedua, untuk melaksanakan nasionalisasi Pemerintah Indonesia mengambil langkah untuk mengambilalih kantor pusat KPM di Jakarta tahun 1957 dikarenakan semakin memburuknya hubungan Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Belanda karena masalah Irian Barat. Terakhir, Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 1960 tentang nasionalisasi perusahaan KPM.

Kata kunci: deskriptif, nasionalisasi, nv. kpm

PENDAHULUAN

Di Indonesia peranan angkutan laut sangatlah penting karena setengah dari wilayah Indonesia merupakan lautan dan terdiri atas pulau-pulau. Dengan membina angkutan laut tidak hanya memperlancar hubungan antar daerah di seluruh Indonesia, tetapi juga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat menjadi lebih luas dan lebih merata di seluruh wilayah tanah air.

Dalam sejarah perkembangan Bangsa Indonesia peranan angkutan laut ini sudah terlihat pentingnya sejak jaman kerajaan. Kerajaan-kerajaan besar Nusantara dapat tumbuh dan jaya dengan armada lautnya yang kuat dan tangguh. Armada laut itu bukan saja digunakan untuk perang, tetapi yang lebih penting lagi adalah sebagai kekuatan armada yang bisa mendukung kehidupan perdagangan dan ekonomi umumnya. Pemerintah kolonialpun melihat pentingnya arti angkutan laut ini. Usaha untuk menguasai laut itu tergambar ketika pemerintah kolonial memberikan hak monopoli atas pelayaran kepada *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) yakni Perusahaan Pelayaran Kerajaan Belanda, di pelayaran antarpulau dan pelayaran samudra di Indonesia.

Pada tahun 1890 KPM didirikan di Indonesia. Perusahaan ini memulai usahanya pertamakali dengan 3 kapal yang berkapasitas 63 ribu Grt (Muchtarudin Siregar, 1981:118). Dikarenakan hak monopolinya yang besar dan muatan yang tersedia juga sangat meningkat jumlahnya dengan adanya perkembangan usaha dibidang perkebunan dan pertambangan di Indonesia pada waktu itu, maka usaha KPM pun maju pesat.

Sejalan dengan usaha untuk memperkuat kedudukan perusahaan pelayaran Belanda pada waktu itu, maka dibuatlah sebuah perjanjian Pelayaran Nusantara yang dikenal dengan istilah

Groot Archipelago Contract antara pemerintah Hindia Belanda dengan KPM yang memberikan keuntungan KPM berupa penguasaan pelayaran antarpulau di Indonesia (Tommy H Purwaka,1993:3).

Menurut UU Perkapalan tersebut, jumlah pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang dapat disinggahi kapal-kapal berbendera asing dibatasi. Konsensi usaha KPM telah diperpanjang berkali-kali sehingga perusahaan ini makin mengembangkan sayapnya di pelayaran dalam negeri. Demikian keadaan pelayaran di Indonesia sampai tentara pendudukan Jepang mendarat pada tahun 1942.

Antara tahun 1942-1945 kegiatan pelayaran hampir terhenti sama sekali, karena banyak kapal digunakan untuk keperluan tentara pendudukan Jepang. Selain itu juga banyak kapal-kapal dan pelabuhan-pelabuhan yang rusak akibat perang, sehingga kegiatan pelayaran tidak teratur. Segera setelah tentara Jepang menyerah kepada Sekutu, Pemerintah Belanda mencoba kembali untuk menghidupkan usaha KPM di Indonesia.

Setelah Indonesia merdeka tanggal 17 Agustus 1945, Belanda masih kembali menguasai dan mengelola beberapa sentra perekonomian modern yang ada di Indonesia dan keadaan ini tidak berubah sampai Indonesia mendapat penyerahan kedaulatan dari Belanda pada tahun 1949. Dan untuk menyikapi keadaan tersebut maka Pemerintah Indonesia mengambil beberapa langkah tegas yaitu:

1. Usaha menasionalisasi Perusahaan-perusahaan Belanda yang ada di Indonesia sebagai bentuk kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah sebagai upaya untuk melakukan perombakan sistem perekonomian yang masih bercorak kolonial yang didominasi oleh modal asing terutama Belanda

menjadi sistem perekonomian nasional (Muhaimin dalam Bondan, 2001: xii). Salah satunya *Naamloze Vennootschap Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (NV. KPM) yang ada di Jakarta.

2. Sikap Pemerintah Indonesia terhadap kehadiran modal asing, terutama modal Belanda yang masih begitu kuat dianggap sebagai penghambat terwujudnya kedaulatan di bidang perekonomian (Prawiranegara dalam Bondan Kanumoyoso, 2001:36).
3. Usaha Pemerintah Indonesia untuk secara bertahap mengurangi dominasi perusahaan-perusahaan Belanda dan sekaligus mendorong munculnya pengusaha-pengusaha pribumi Indonesia (Bondan, 2001: 36).

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui usaha dalam menasionalisasi perusahaan *Naamloze Vennootschap Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (NV. KPM) di Jakarta tahun 1960.

Deskriptif adalah salah satu kaidah upaya pengolahan data menjadi sesuatu yang dapat diutarakan secara jelas dan tepat dengan tujuan agar dapat dimengerti oleh orang yang tidak langsung mengalaminya sendiri (Taufik Abdullah, 1984:63).

Nasionalisasi merupakan proses yang ditandai dengan berbagai langkah atau tindakan yang dilakukan oleh pemerintah Republik Indonesia maupun Bangsa Indonesia dalam proses pemindahan kekuasaan dan kewenangan dari Pemerintahan Kolonial ke Pemerintahan Indonesia terutama dalam menguasai atau memiliki asset-asset negara baik yang berkaitan dalam bidang politik, administrasi pemerintahan, militer, maupun perekonomian (Taufik Abdullah dkk, 2009:44). Istilah “K.P.M” diuraikan sebagai “*Koninklijke Paketvaart*

Maatschappij” = Perusahaan Pelayaran Kerajaan.

METODE PENELITIAN

Menurut Hadari Nawawi dan Martini Hadari, metode adalah cara atau prosedur yang dipergunakan untuk memecahkan masalah penelitian (Hadari Nawawi dan Martini Hadari, 1995:66). Maka dari itu seorang peneliti harus dapat memilih metode yang tepat dan sesuai.

Variabel penelitian adalah suatu gejala yang menjadi objek atau perhatian di dalam sebuah penelitian, dan juga variabel penelitian sering dinyatakan sebagai faktor-faktor yang berperan dalam peristiwa atau gejala-gejala yang akan diteliti. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan variabel tunggal yakni variabel yang kuat pengaruhnya untuk dapat berdiri sendiri, dengan fokus kajian pada usaha menasionalisasi NV. KPM di Jakarta tahun 1960.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik studi pustaka dan dokumentasi. Studi kepustakaan adalah untuk mendapatkan informasi secara lengkap serta untuk menentukan tindakan yang akan diambil sebagai langkah penting dalam kegiatan ilmiah (Joko Subagyo, 2006:109). Teknik kepustakaan merupakan cara pengumpulan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam material yang terdapat di ruang kepustakaan misalnya koran, majalah-majalah, naskah, catatan-catatan, kisah sejarah, dokumen dan sebagainya yang relevan dengan penelitian (Koentjaraningrat, 2009:81).

Dokumentasi adalah cara mengumpulkan data yang dilakukan dengan kategorisasi dan klasifikasi bahan-bahan tertulis yang berhubungan dengan masalah penelitian, baik dari sumber dokumen maupun buku-buku, koran, majalah dan

lain-lain (Hadari Nawawi, 1995:95). Metode dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan buku, surat, arsip, majalah, prasasti, notulen, rapat, langger, agenda dan sebagainya. Atau pengumpulan data melalui peninggalan arsip-arsip dan juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil-dalil, atau hukum-hukum dan lain-lain berhubungan dengan masalah penelitian. Melalui teknik ini penulis mengumpulkan berbagai bahan baik berupa tulisan maupun gambar-gambar yang berkenaan dengan masalah yang peneliti bahas yakni proses nasionalisasi NV. KPM di Jakarta tahun 1960.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif sehubungan dengan jenis data penelitian yang akan dilakukan berupa data kualitatif. Data dalam teknis data kualitatif berupa fenomena-fenomena dan kasus-kasus dalam bentuk laporan dan karangan para ahli sejarah, sehingga diperlukan pemikiran yang teliti dalam menyelesaikan masalah penelitian. Penelitian kualitatif adalah data yang berupa informasi, uraian dalam bentuk bahasa prosa kemudian dikaitkan dengan data lainnya untuk mendapatkan kejelasan terhadap suatu kebenaran atau sebaliknya, sehingga memperoleh gambaran baru ataupun menguatkan suatu gambaran yang sudah ada dan sebaliknya (Joko Subagyo, 2006:106).

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan secara bersamaan dengan cara proses pengumpulan data menurut Milaz dan Huberman terhadap analisis data sebagai berikut:

1. Pengumpulan data

Peneliti mencatat semua data secara objektif dari sumber-sumber data berupa data tertulis berupa buku-buku serta arsip dan dokumen terkait.

2. Reduksi data

Reduksi data yaitu memilih hal-hal pokok yang sesuai dengan fokus penelitian.

Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak diperlukan dan mengorganisasikan data-data yang telah direduksi, memberikan gambaran yang tajam tentang hasil pengamatan dan mempermudah peneliti untuk mencarinya sewaktu-waktu diperlukan.

3. Penyajian data

Penyajian data adalah sekumpulan informasi yang tersusun yang memungkinkan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Penyajian data merupakan analisis dalam bentuk *matrix network*, dan *chart*, atau grafis sehingga dapat dikuasai.

4. Pengambilan keputusan atau verifikasi

Setelah data disajikan maka dilakukan penarikan kesimpulan atau verifikasi. Untuk itu diusahakan mencari pola, model, tema, hubungan, persamaan, hal-hal yang sering muncul, hipotesis, dan sebagainya. Jadi dari data tersebut berusaha diambil kesimpulan. Verifikasi dapat dilakukan dengan keputusan, didasarkan pada reduksi data, dan penyajian data yang merupakan jawaban atas masalah yang diangkat dalam penelitian.

Secara rinci, tahapan-tahapan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Melakukan penyusunan data terkait nasionalisasi perusahaan pelayaran NV. KPM di Jakarta tahun 1960 yang didapat dari buku-buku yang digunakan sebagai referensi pendukung dalam pembahasan.
2. Menggolongkan data pembahasan mengenai nasionalisasi perusahaan pelayaran NV. KPM di Jakarta tahun 1960 berdasarkan data pendukung yang diperoleh.
3. Data-data yang diperoleh mengenai nasionalisasi perusahaan pelayaran NV. KPM di Jakarta tahun 1960 kemudian diolah untuk

mendapatkan hasil dan pembahasan terkait masalah yang diteliti.

4. Penyimpulan data berdasarkan hasil.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sejarah dunia pelayaran mengungkapkan bahwa pelayaran komersial dimulai sekitar 3.000 tahun SM bersamaan dengan tumbuhnya peradaban dan kegiatan pertukaran antar bangsa-bangsa yang menghuni disekitar Laut Tengah. Bangsa Yunani termasuk bangsa yang memelopori pertumbuhan pelayaran tersebut. Kepulauan nusantara telah menjadi salah satu pusat perdagangan yang penting sejak awal abad ke-17 ketika orang-orang Belanda datang dan mendirikan *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) di Batavia (Jakarta) pada tahun 1602. Posisi strategis dari pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia yang menghubungkan daerah pedalaman Indonesia dengan Asia Tenggara dan daerah-daerah luar lainnya, memberi gambaran bahwa sudah sejak lama rute-rute pelayaran internasional melalui perairan Indonesia.

Ada tiga peristiwa penting yang mempengaruhi pola pelayaran dan perdagangan di kepulauan Indonesia selama abad ke 19; berdirinya Singapura pada tahun 1819; pembukaan terusan Suez pada tahun 1869 dan dimulainya pelayaran KPM pada tahun 1891 (Dick, 1989: 10).

Berdirinya Singapura pada tahun 1819 dan dianggap mempunyai peranan yang penting dalam membangun sistem perdagangan regional jika dilihat dari letak geografis yang strategis, bebas bea cukai dan aman dari penghancuran oleh penguasa Belanda dan Melayu mendorong seluruh perdagangan di daerah luar Pulau Jawa akibat dari kesibukan Belanda dalam mengeksploitasi Pulau Jawa melalui sistem Tanam Paksa sehingga menyebabkan Belanda lamban dalam mengembangkan

kepentingan ekonomi di Luar Jawa pada pertengahan tahun 1830-an.

Pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 mempercepat pergantian kapal layar dengan kapal uap. Antara tahun 1869 dan 1879 muatan kapal uap yang memasuki Singapura meningkat 5 kali sedangkan kapal layar, kecuali perahu, menurun lebih dari seperempatnya (G. Bogaars dalam Dick, 1989:14). Setelah tahun 1869, dengan beralihnya penggunaan kapal layar dengan penggunaan kapal uap yang semakin mendominasi dunia pelayaran nusantara mengakibatkan memperkuatnya jalur perdagangan antara Singapura dengan Luar Jawa.

Dalam perkembangan sejarah dunia pelayaran Bangsa Indonesia terlihat bahwa terdapat manfaat dari pentingnya peranan angkutan laut . Kerajaan-kerajaan besar di nusantara dapat tumbuh dan jaya karena memiliki armada laut yang kuat dan tangguh. Terutama untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dan terpenting lagi untuk menjalin hubungan ekonomi antarpulau di nusantara. Pemerintah kolonialpun menyadari pentingnya arti angkutan laut tersebut, sehingga selama masa penjajahan Belanda, kebijaksanaan maritim dilaksanakan untuk menjamin terselenggaranya komunikasi antarpulau secara teratur. Hal ini dimaksudkan dengan

tujuan :

1. Mempermudah kepentingan administrasi maupun komersial
2. Untuk membuka isolasi pulau-pulau di luar Jawa demi kepentingan ekspor
3. Untuk menyatukan seluruh wilayah kepulauan Indonesia dengan ekonomi dunia (Tommy H Purwaka, 1993:5).

Maka untuk mencapai tujuan-tujuan ini, Pemerintah Kolonial Belanda pada waktu itu memberi hak monopoli atas jaringan pelayaran untuk seluruh wilayah

Kepulauan Indonesia kepada *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* atau KPM (Dick, 1989:1).

Pemerintah Hindia Belanda menganggap perlu diadakannya ketegasan dalam bidang pelayaran antarpulau pada tahun 1888, dan pada tahun itu juga diberikan ijin berusaha pada tiga orang partikelir Belanda yakni J. Boissevain, W. Ruys dan P.E. Tegelberg untuk mendirikan perusahaan pelayaran. KPM didirikan pada 4 September 1888 di Amsterdam oleh *Rotterdamsche Lloyd* (RL) dan *Stoomvaart Maatschappij Nederland* (SMN) dengan berkantor pusat di Gedung *Scheepvaarthuis*, Amsterdam, Belanda, yang dibangun oleh seorang bangsawan bernama Prins Hendrikkade, sejak awal pendiriannya hingga tahun 1916 perusahaan ini memulai dengan mempergunakan beberapa kapal uap yang berasal dari perusahaan pelayaran yang berada di Hindia Belanda Timur melalui usaha persiapan selama dua tahun agar perusahaan pelayaran KPM akhirnya dapat memulai operasinya dengan jadwal pelayaran pertama pada tanggal 1 Januari 1891 (<https://alwishahab.wordpress.com/2008/04/15/kantor-pusat-kpm-di-noordwijk/>).

Perusahaan ini terutama berfokus pada rute pelayaran reguler terjadwal bagi penumpang dan muatan kargo antara pulau di Hindia Belanda yang kemudian lebih populer dengan istilah sebagai pelayaran pos antarpulau. Mulai dari tahun 1906 perusahaan ini mulai melakukan ekspansi usaha dengan membuka rute-rute baru dari Kepulauan Hindia Belanda ke negara-negara lain dengan berbagai anak perusahaan antara lain pada tahun 1908 dengan nama Java-Australië Lijn (JAL) melayani lintas Jawa-Australia, disusul pada tahun 1910 dengan Java-Siam Lijn (JSL) melayani lintas Jawa-Thailand, dan terakhir pada tahun 1915 Deli-Straits-China Lijn

(DSCL) melayani lintas Medan-Laut Cina.

Dalam waktu kurang lebih 40 tahun perusahaan pelayaran ini telah memiliki lebih dari 140 kapal dengan kapasitas sekitar 290 Grt. Trayek pelayarannya juga melebar sampai ke Eropa, Afrika dan Australia. Barang yang diangkut setahunnya mencapai lebih dari 4,25 juta ton pada pelayaran dalam negri dan hampir 1 juta ton barang di pelayaran luar negri (Muchtarudin Siregar, 1981:148).

Sehubungan dengan kemajuan yang telah dicapai maka, oleh pemerintah Belanda dan KPM di tandatangani suatu perjanjian yang mencerminkan disesuaikannya kepentingan pemerintah dengan kepentingan perusahaan yang bersangkutan yang disebut *Groot Archipel Contract* (perjanjian pelayaran nusantara) (Widyahartono, 1986: 76). Kontrak tersebut mulai berlaku sejak tahun 1931 dan berakhir pada 31 desember 1945. Pokok-pokok isi dalam kontrak tersebut adalah sebagai berikut:

1. Kapal-kapal yang digunakan KPM harus berbendera Belanda dan wajib menggunakan nahkoda dan perwira-perwira Belanda dengan kemungkinan adanya pengecualian tertentu.
2. Untuk menjamin kepentingan pemerintah pejabat-pejabat tertentu (cq inspeksi dan direktur pelayaran) ditugaskan untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan kontrak.
3. KPM wajib melayani trayek-trayek tertentu yang ditetapkan pemerintah.
4. KPM diwajibkan untuk mengangkut barang-barang kiriman pos dan menyediakan tempat-tempat yang khusus itu di atas kapal-kapalnya.
5. KPM mempunyai hak monopoli untuk mengangkut seluruh penumpang penumpang pemerintah, barang-barang, uang dan hewan kepunyaan pemerintah dengan beberapa pengecualian dalam keadaan luarbiasa.

6. Karena KPM diwajibkan untuk melayari trayek-trayek yang tidak menguntungkan, oleh pemerintah diberikan subsidi ganti kerugian sebesar 200.000 setahun.
7. Dengan alasan untuk kepentingan umum, seperti keamanan, bencana alam atau keadaan darurat/perang tanpa perlu bahwa belanda sendiri terlibat peperangan, pemerintah dapat melakukan pengambilalihan ataupun menyewa kapal-kapal KPM.
8. Untuk menjamin kehidupan industri galangan kapal di negeri Belanda oleh Pemerintah Belanda ditetapkan bahwa dua pertiga dari armada KPM harus di bangun di negeri Belanda.
9. Kapal-kapal KPM dalam trayek-trayek tertentu diwajibkan untuk menyediakan tempat-tempat khusus untuk mengangkut mesiu.

Hak monopoli yang diberikan Pemerintah Belanda kepada KPM di tanah jajahan merupakan satu dari sekian banyak contoh penguasaan modal asing di Hindia Belanda. Chalmers (1996; 97) dalam buku karangan Bondan Kanumoyoso menjelaskan modal asing di Indonesia sebelum tahun 1930, sebagian besar bergerak dibidang perkebunan dan pertambangan yang memang membawa keuntungan besar. Diawali sekitar tahun 1920-an dengan adanya beberapa penanaman modal oleh produsen asing yang mengakibatkan semakin deras arus investasi. Sumber utama dari investasi asing yang masuk ke Indonesia kebanyakan berasal dari Negeri Belanda, hal ini dimaksudkan untuk meyakinkan perekonomian Negeri Belanda di tanah jajahan. Selain Belanda modal asing juga berasal dari Inggris, Amerika dan lain – lain.

Pada awal abad ke 19 pertumbuhan industri pengolahan di Hindia Belanda di dorong oleh sektor pertanian seperti sembako, gula, karet, teh, kopi dan kelapa

sawit. Pada awal abad ke-20 pertumbuhan ekonomi di Hindia Belanda diambil alih oleh perusahaan dagang sehingga mendorong lahirnya industri modern dimana sebagian besar perusahaan-perusahaan dagang tersebut tetap saja di dominasi perusahaan-perusahaan Belanda.

Hubungan yang erat antara pemerintah kolonial dengan KPM terlihat dari fakta bahwa perusahaan ini setuju kapal-kapalnya digunakan oleh pemerintah jika Negara dalam keadaan darurat (Sulistiyono dalam Dick, 2005: 122). Demikian keadaan pelayaran di Indonesia sampai tentara pendudukan Jepang mendarat pada tahun 1942. Antara tahun 1942–1945 kegiatan pelayaran hampir terhenti sama sekali karena banyak kapal digunakan untuk keperluan tentara pendudukan Jepang pada perang dunia kedua.

Walaupun kantor cabang KPM diaktifkan kembali seminggu setelah Jepang menyerah dan dengan 51 kapal dengan bobot 165.075 ton segera beroperasi kembali, tetap tidak bisa kembali seperti keadaan *status quo* sebelum perang. Keadaan tersebut menjadi suatu pertanda bahwa kontrak sebelumnya (The Great Archipelago Contract tahun 1931) telah berakhir pada tanggal 1 Januari 1946 dan tidak diperpanjang lagi. Praktis setelah kekalahan Jepang dalam perang dunia kedua, membuka kesempatan Belanda kembali ingin menguasai kota-kota pelabuhan utama dan mendesak kaum nasionalis ke daerah pedalaman. Untuk memperkuat kembali kedudukan Belanda di Hindia Belanda dibentuklah pemerintahan boneka Negara Indonesia Timur. Dengan inisiatif untuk mendapatkan kopra di Sulawesi Utara dan Selatan, Belanda memprakasai pembentukan beberapa perusahaan pelayaran dengan mayoritas pemegang saham berbangsa Indonesia dengan penggunaan kapal-kapal kecil (Sutter, 1959: 607).

Pada tanggal 14 Maret 1947, pemerintah Hindia Belanda membentuk otorita Pemilik Kapal Bersama (Stichting Gemeenschappelijke Schepenbezit-SGS) di Batavia (sekarang Jakarta) untuk mempercepat pembangunan perkapalan Indonesia melalui pengaturan kapal, keuangan dan bantuan teknik. Pendirian yayasan ini dimaksud untuk membantu daerah dalam mengembangkan usaha pelayaran, dengan berdirinya yayasan tersebut maka bermunculan perusahaan pelayaran daerah sebagai anak perusahaan yang berfungsi sebagai penunjang operasi kapal KPM (Dick, 1989:26).

Perusahaan-perusahaan Belanda yang bergerak dalam bidang perdagangan tersebut terdiri dari beberapa macam. Ada yang merupakan kantor cabang suatu perusahaan asing, ada pula perusahaan lokal yang mewakili perusahaan luar negeri atau menjadi agen tunggal. Tetapi terdapat pula perusahaan yang sudah berdiri sendiri terlepas dari perusahaan induknya di luar negeri (Siahaan dalam Bondan, 1989:72).

Sebenarnya telah disadari oleh pemerintah, bahwa penyelenggaraan pelayaran diperaikan Indonesia seharusnya dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia. Dalam rangka mempersiapkan dasar-dasar bagi pembangunan armada niaga nasional, pada tahun 1950 pemerintah mendirikan yayasan Pengusahaan Pusat Kapal-kapal (PEPUSKA). Akan tetapi masalah sesungguhnya adalah pada kepemilikan dan penguasaan atas KPM di Hindia Belanda, pemerintah menyadari bahwasannya status monopoli yang diberikan kepada KPM sulit diatasi penguasaannya mengingat kapal-kapal KPM memang memegang peranan yang cukup besar dalam dunia pelayaran antarpulau di Indonesia dari sebelum kemerdekaan Indonesia. Untuk itu

pemerintah berinisiatif untuk melakukan perundingan dengan pihak KPM.

Pada bulan April 1950, Pemerintah Indonesia mengajukan usulnya sendiri, Pemerintah dan KPM akan mendaftarkan di Indonesia suatu perusahaan yang akan disebut sebagai *Indonesian Steamship Company*, dengan pemilikan 51:49 untuk pemerintah. Perusahaan Patungan ini akan menjadi aparat angkutan pusat, akan membeli armada KPM dengan pembayaran dalam mata uang Belanda, sebagian tunai dan sisanya akan dicicil dengan hipotik 3%. KPM membalas dengan mengajukan usul pembentukan "*gemengd bedrijf*" (perusahaan campuran) dengan kepemilikan 50:50; berikut armadanya akan dibina melalui investasi dalam kapal sebagai pengganti kapal-kapal KPM. Kedua belah pihak akan mempunyai wakil dengan jumlah yang sama dalam dewan, dengan syarat KPM dapat melanjutkan pengelolaan usahanya di samping kapalnya sendiri, dan melanjutkan operasi dengan hak yang sama dalam pelayaran antarpulau (Dick, 1989:28)

Pada kenyataannya perundingan telah menemui jalan buntu. Status KPM begitu sulit diselesaikan karena merupakan simbol, sementara bagi para golongan nasionalis berpendapat tidak mungkin akan mengizinkan monopoli perusahaan asing, mengingat Indonesia merupakan sebuah negara yang baru saja merdeka dan perlu melakukan perombakan dalam bidang perekonomian demi kepentingan pembangunan ekonomi. Namun pelaksanaan pembangunan ekonomi memenuhi hambatan karena penguasaan pengusaha pribumi terhadap sektor ekonomi modern masih sangat terbatas. Situasi tersebut menuntut pemerintah Indonesia mengambil sikap tegas terhadap keberadaan modal asing yang masih tetap beroperasi.

Pada tanggal 28 April 1952, tiga minggu setelah Kabinet Wilopo dilantik

PELNI didirikan sebagai satu-satunya perusahaan pelayaran milik pemerintah yang baru saja terbentuk untuk mengurangi dominasi KPM di wilayah Nusantara.

Selain masih didominasi perekonomian Indonesia oleh modal–modal asing (terutama Belanda), hal yang menjadi kendala Indonesia dalam memapankan ekonominya adalah situasi dan kondisi politik dalam negeri yang tidak stabil karena banyaknya pergolakan di daerah terhadap kedaulatan Republik Indonesia. Ketidakpuasan yang semakin besar telah mendorong para panglima daerah, terutama di Sumatera Utara dan Indonesia Timur, melakukan penyelundupan barang–barang komoditi. Ketegangan ini akhirnya berujung pada pergolakan daerah yang dikenal dengan Pemerintahan Revolusioner Republik Indonesia (PRRI) di Sumatera dan Perjuangan Rakyat Semesta (PERMESTA) di Sulawesi.

Pada saat yang sama, hubungan dengan Pemerintah Belanda juga kian memburuk. Masalah Irian Barat menjadi ganjalan utama dalam hubungan antara Indonesia dengan Belanda. Konferensi Meja Bundar (KMB) tidak menyertakan Irian Barat dalam kesepakatan wilayah kedaulatan yang diserahkan oleh Belanda. Penyelesaian masalah tersebut menjadi berlarut–larut karena penolakan Belanda untuk merundingkan penyerahan Irian Barat kepada Indonesia (Bondan, 2001:4).

Berdasarkan permasalahan di atas maka dapat diambil benang merah bahwa berbagai program dan kebijakan yang dijalankan pemerintah tidak berhasil mengangkat perekonomian nasional, dan disisi lain kondisi sosial politik dalam dan luar negeri yang bergejolak memperburuk situasi perekonomian nasional, hal ini ditambah lagi dengan kegagalan diplomasi pemerintah Republik Indonesia dengan Belanda mengenai Irian Barat memunculkan sentimen anti Belanda yang kemudian

melahirkan kebijakan untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur dengan cara merombak ekonomi kolonial menjadi ekonomi nasional dengan jalan menasionalisasi perusahaan–perusahaan Belanda di Indonesia.

Pada bulan November 1957, upaya pemerintah Indonesia menyelesaikan persoalan Irian Barat di Forum Perserikatan Bangsa–Bangsa (PBB) menemui jalan buntu. Sidang Umum PBB ke-XII gagal menyelesaikan persoalan Irian Barat. Pemerintah Indonesia sangat kecewa dengan gagalnya upaya penyelesaian damai tersebut. Dalam Sidang Kabinet diputuskan rencana pemulangan orang–orang Belanda. Menteri Kehakiman pada awal bulan Desember mengumumkan bahwa 50.000 warga Negara Belanda akan diusir atau dipulangkan dalam tiga tahap. Tahap pertama, mereka yang tidak melakukan pekerjaan; kedua, mereka yang tergolong dalam golongan menengah; ketiga, mereka yang sebagai tenaga ahli sukar dicari penggantinya (Oey dalam Bondan, 1991, 388).

Aksi yang dilakukan para pemuda dan kaum buruh diawali pada tanggal 1 Desember 1957, Pemerintah Indonesia mengumumkan adanya aksi mogok selama dua puluh empat jam terhadap semua perusahaan Belanda (Bartlett, 1986:100). Dan sebagai respon atas aksi tersebut, tanggal 2 Desember 1957 seruan pemerintah, kaum buruh mulai menggelar pemogokan umum di pabrik–pabrik milik Belanda maupun pabrik campuran milik Belanda–Indonesia. Akibatnya, pengusaha Belanda menderita kerugian lebih dari Rp 100 juta (Dick, 1989:56). Hari berikutnya, pagi tanggal 3 Desember 1957 sekelompok pimpinan serikat buruh KBKI memaksa masuk ke dalam ruangan manajer di Kantor Pusat, Jakarta, dan memproklamkan pengambilalihan KPM oleh kaum buruh. Menghadapi situasi demikian, pihak

manajemen mengemukakan bahwa mereka harus membicarakannya terlebih dahulu dengan pemerintah, dan dijawab oleh pimpinan mereka, “kami dan kaum buruh adalah pemerintah!”. Mengingat pemerintah dan penguasa militer tidak melakukan suatu tindakan apapun terhadap maker kaum buruh tersebut—hal demikian merupakan pertanda perbuatan kelompok tersebut bukan merupakan prakarsa mereka sendiri—maka sore tanggal 3 Desember 1957 diputuskan untuk memerintahkan kapal-kapal agar mengalihkan tujuannya ke pelabuhan luar negeri dan wewenang atas kapal dari manajemen di luar Eropa dipindahkan kepada manajemen di Amsterdam, dan perintah ini dikirim kesemua nahkoda dengan radiogram (Bondan, 2001:62).

Setelah terjadinya pengambilalihan kantor pusat KPM pada tanggal 3 Desember 1957, para direktur di Belanda yang khawatir akan terjadi penyitaan, memerintahkan agar kapal-kapal KPM berlayar ke pelabuhan-pelabuhan terdekat di luar Indonesia. Pemerintah Indonesia menjawabnya dengan cara menyita jaringan KPM di pelabuhan-pelabuhan Indonesia (Weterheim dalam Bondan, 2001:85).

Namun, cara yang digunakan pemerintah Indonesia tidak berhasil hal ini diketahui karena pada akhirnya tanggal 26 Maret 1958, pemerintah terpaksa mengizinkan kapal-kapal itu untuk meninggalkan Indonesia. Karena jika tidak pemerintah akan dihadapkan pada persoalan baru yakni klaim atas perusahaan asuransi dimana kapal-kapal KPM sebelum dilakukan aksi pengambilalihan telah berantisipasi terhadap aksi nasionalisasi dengan mengansuransikan kapal-kapalnya.

Motor utama aksi-aksi nasionalisasi ini adalah SOBSI (Sentral Serikat Buruh Seluruh Indonesia) dan KBKI (Kesatuan Buruh Kebangsaan Indonesia). Pada hari yang sama, Kementrian Luar Negeri Indonesia menginstruksikan semua

perusahaan Belanda di Indonesia untuk menghentikan aktivitasnya. Tiga kapal KPM, yang rencananya berlayar ke Indonesia, terpaksa berhenti di Singapura. Sehari kemudian, Serikat Buruh Bank Seluruh Indonesia (SBBSI) di Jakarta berupaya untuk menduduki dan menguasai bank-bank Belanda di Jakarta.

Pada tanggal 10 Desember 1957, Menteri Pertahanan secara resmi menginstruksikan menguasai perusahaan-perusahaan perkebunan Belanda. Padahal, perusahaan-perusahaan ini diambilalih dan dikuasai oleh kaum buruh Indonesia. Inilah titik balik dari aksi nasionalisasi tahun 1957. Pertengahan Desember 1957, Serikat Buruh Belanda menyatakan mendukung perjuangan rakyat Indonesia dan menuntut agar penjajah meninggalkan Irian Barat. Tanggal 15 Desember 1957, UU Keadaan Bahaya ditandatangani. UU ini merupakan upaya militer untuk menghentikan aksi-aksi kaum buruh dan sekaligus merebut kendali atas perusahaan asing yang direbut dengan darah dan keringat oleh kaum buruh. Puncaknya adalah berlakunya Keadaan Bahaya (SOB) pada tahun 1958. Namun, aksi aksi nasionalisasi oleh kaum buruh masih terus berlanjut hingga tahun 1958.

Tanggal 3 Desember 1958, Parlemen Indonesia menyetujui Undang-Undang Nasionalisasi terhadap semua perusahaan Belanda di wilayah Indonesia. Pemerintah juga mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No.23/1958 yang menyatakan perusahaan-perusahaan Belanda yang telah dinasionalisasi menjadi milik pemerintah RI. Sehari kemudian, pemerintah Indonesia mulai menutup konsulat Belanda di Indonesia. Pemerintah Indonesia juga membekukan semua transfer keuntungan perusahaan Belanda ke luar negeri.

Maka tindakan selanjutnya pun semakin ditegaskan oleh Pemerintah Indonesia dengan mengeluarkan *beleid* PP No. 34/1960 tentang nasionalisasi asset –

asset milik Perusahaan pelayaran Belanda *Naamloze Vennootschap Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (NV.KPM) di Jakarta. *Beleid* nasionalisasi NV. KPM menjadi puncak dari program nasionalisasi delapan perusahaan maritim milik Belanda pada 1959.

Rangkaian nasionalisasi sejumlah perusahaan pelayaran Belanda dimungkinkan menyusul keluarnya UU No. 2/1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan Belanda serta Peraturan Pemerintah No.2/1959 tentang Pokok-Pokok pelaksanaan Undang-undang Nasionalisasi. Sayangnya, Nasionalisasi dimulai dengan dikeluarkan larangan berlayar di semua perairan Indonesia bagi kapal-kapal milik KPM sehingga mau tak mau kapal-kapal KPM mesti meninggalkan Indonesia. Nasionalisasi KPM dan beberapa perusahaan pelayaran Belanda lain akhirnya hanya meliputi asset-asset yang berada di darat saja.

Demikianlah bagaimana kronologi dari proses Nasionalisasi perusahaan *Naamloze Vennootschap Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (NV. KPM) dari tahun 1957 sampai dengan tahun 1960 hingga menjadi milik Indonesia yang kemudian semua aset perusahaan yang meliputi aset yang berada di darat berupa kantor cabang yang berada di Jakarta setelah dilakukannya nasionalisasi dilakukan likwidasi ke dalam PELNI.

Perlu diketahui bahwa Perusahaan-perusahaan Belanda yang diambil oleh Pemerintah Indonesia mengalami penurunan dalam kinerja dan kemampuan produksinya. Perusahaan-perusahaan Belanda yang telah diambilalih, sebelumnya merupakan perusahaan-perusahaan besar yang menguasai jaringan perdagangan luas, dan pengambilalihan perusahaan ini ternyata tidak diikuti oleh kemampuan untuk meneruskan jaringan yang telah

dibangun sebelumnya kemudian menyebabkan kemandegan jalannya perusahaan. Melalui pengambilalihan maka penguasaan pemerintah terhadap sektor ekonomi semakin luas, namun luasnya penguasaan ekonomi oleh pemerintah kemudian tidak identik dengan suatu perbaikan keadaan ekonomi. Akibatnya, situasi pasca pengambilalihan ditandai dengan penurunan produksi dan kekacauan kegiatan ekonomi.

KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan penulis dapat menyimpulkan bahwasannya usaha yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam menasionalisasi perusahaan milik Belanda terutama NV. KPM terbagi atas tiga tahapan:

Tahap Pertama yakni tahap awal dalam hal ini Pemerintah Indonesia sebagai kekuatan yang berperan penting dalam mengambil keputusan mengambil langkah awal berupa pendirian beberapa Perusahaan Negara sebagai upaya untuk mengurangi dominasi perusahaan Belanda dalam hal ini khususnya dalam dunia pelayaran yaitu dengan pendirian PELNI tahun 1952 untuk bersaing secara langsung dan mengurangi dominasi KPM di jalur pelayaran Nusantara.

Tahap kedua yaitu tahap pelaksanaan Nasionalisasi NV. KPM pemerintah, para pemuda dengan Buruh dari KBKI memproklamkan pengambilalihan NV. KPM pada tanggal 3 Desember 1957 yang diteruskan dengan penyitaan kantor Pusat serta kapal-kapal milik KPM yang masih berada di perairan Indonesia, hal ini dilakukan mengingat gentingnya keadaan setelah upaya damai dalam menyelesaikan permasalahan pembebasan Irian Barat dalam sidang umum PBB XII pada bulan November 1957 yang mengalami kegagalan.

Tahap ketiga yaitu tahap akhir Nasionalisasi NV. KPM yang ditandai dengan dikeluarkannya PP No 34 tahun 1960 tentang nasionalisasi Perusahaan NV. KPM di Indonesia oleh Pemerintah Indonesia atas nama Soekarno sebagai Presiden Republik Indonesia untuk memberi ketegasan sikap atas upaya-upaya yang telah dilakukan sebelumnya yaitu dengan dikeluarkannya rangkaian nasionalisasi sejumlah perusahaan pelayaran Belanda menyusul keluarnya UU No. 2/1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan Belanda serta Peraturan Pemerintah No.2/1959 tentang pokok-pokok pelaksanaan Undang-undang Nasionalisasi.

Meskipun dengan pengambilalihan justru menyebabkan kemerosotan ekonomi nasional yang ditandai dengan penurunan produksi dan penurunan kegiatan ekspor impor. Namun secara struktural sektor ekonomi dapat di kuasai oleh negara tak lagi dikuasai bangsa Asing.

DAFTAR PUSTAKA

Abdullah, Taufik dan Abdurrachman Surjomihardjo. 1984. *Ilmu Sejarah dan Historiografi (Arah dan Perspektif)*. Jakarta: Gramedia.

Abdullah, Taufik dan Djoko Suryo dkk. 2009. *Media Komunikasi Profesi Masyarakat Sejarawan Indonesia* Vol 14 No 1. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Alwi Shahab. 2008. *Kantor Pusat KPM terdapatdi*(<https://alwishahab.wordpress.com/2008/04/15/kantor-pusat-kpm-di-noordwijk/>). Diakses pada 25 Februari 2015 Pukul 14. 25 WIB.

Barlett, Anderson G., et al 1986.

PERTAMINA, *Perusahaan Minyak Nasional*. Jakarta: Inti Idayu Press.

Dick, H. W. 1989. *Industri Pelayaran Indonesia*. Jakarta: LP3ES.

Kanumoyoso, Bondan. 2001. *Nasionalisasi Perusahaan Belanda di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Koentjaraningrat. 2009. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Rineka Cipta.

Nawawi, Hadari dan Martini Hadari. 1995. *Instrumen Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Purwaka, Tommy H. 1993. *Pelayaran Antarpulau Indonesia*. Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan.

Siregar, Muchtarudin. 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI.

Subagyo, P. Joko. 2006. *Metode Penelitian: Dalam Teori dan Praktek*. Yogyakarta: Rineka Cipta.

Sutter, John O. 1959. *Indonesianisasi: Politics in a Changing Economy, 1940-1955*. Ithaca: Coernell University, Modern Indonesia Project.

Widyahartono. 1986. *Buku Materi Pokok Manajemen Transportasi (Modul)*. Jakarta.